

Docket No.: WRA-34025

17497 U.S. PTO  
10/756909  
011404  


IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

Applicant : BERND MEINDL  
Filed : CONCURRENTLY HEREWITH  
Title : CABLE CAR SYSTEM

CLAIM FOR PRIORITY

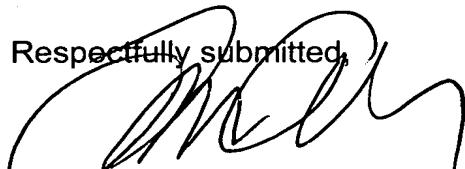
Commissioner for Patents  
P.O. Box 1450  
Alexandria, VA 22313-1450

Sir:

Claim is hereby made for a right of priority under Title 35, U.S. Code, Section 119, based upon the Austrian Patent Application A 1118/2003, filed July 17, 2003.

A certified copy of the above-mentioned foreign patent application is being submitted herewith.

Respectfully submitted,

  
For Applicant

LAURENCE A. GREENBERG  
REG. NO. 29,308

Date: January 14, 2004

Lerner and Greenberg, P.A.  
Post Office Box 2480  
Hollywood, FL 33022-2480  
Tel: (954) 925-1100  
Fax: (954) 925-1101

/kf

**THIS PAGE BLANK (USPTO)**



**ÖSTERREICHISCHES PATENTAMT**  
A-1200 Wien, Dresdner Straße 87

Kanzleigebühr € 21,00  
Schriftengebühr € 78,00

Aktenzeichen **A 1118/2003**

Das Österreichische Patentamt bestätigt, dass

**die Firma Innova Patent GmbH  
in A-6960 Wolfurt, Rickenbacherstraße 8-10  
(Vorarlberg),**

am **17. Juli 2003** eine Patentanmeldung betreffend

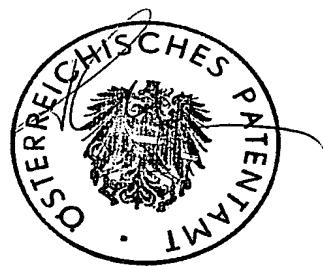
**"Seilbahnanlage",**

überreicht hat und dass die beigeheftete Beschreibung samt Zeichnungen mit der ursprünglichen, zugleich mit dieser Patentanmeldung überreichten Beschreibung samt Zeichnungen übereinstimmt.

Österreichisches Patentamt  
Wien, am 28. November 2003

Der Präsident:

i. A.



**HRNCIR**  
Fachoberinspektor

NO PAGE BLANK (USPTO)

**A1118/2003** 51 Int. Cl.:

33727/R/PD

**AT PATENTSCHRIFT 11 Nr.**

---

73 Inhaber: **Innova Patent GmbH**  
6960 Wolfurt (AT)

54 Gegenstand: **Seilbahnanlage**

61 Zusatz zu Patent Nr.:

62 Ausscheidung aus:

22 21 Angemeldet am:

33 32 31 Unionspriorität:

24 Beginn der Patentdauer:

Längst mögliche Dauer:

45 Ausgegeben am:

72 Erfinder:

---

56 Entgegenhaltungen, die für die Beurteilung der Patentierbarkeit in Betracht gezogen wurden:

Die gegenständliche Erfindung betrifft eine Seilbahnanlage mit zwei Paaren von in der Talstation und in der Bergstation abgespannten Tragseilen, längs welcher an ein in sich geschlossenes Zugseil angekuppelte Kabinen verfahrbar sind, wobei in den Stationen die vom Zugseil abgekuppelten Kabinen längs Führungsschienen verfahrbar sind.

Bekannte derartige Seilbahnanlagen weisen zwei Paare von in der Talstation und in der Bergstation abgespannten Tragseilen auf, längs welcher Kabinen verfahrbar sind. Die Kabinen sind mit den beiden Tragseilen der Paare zugeordneten Fahrwerken ausgebildet. Längs der Strecke erfolgt die Bewegung der Kabinen mittels eines in den Stationen über eine Antriebsscheibe, über Umlenkscheiben und über Ablenkscheiben geführten, in sich geschlossenen Förderseiles, an welches die Kabinen beim Verlassen einer der Stationen angekuppelt werden und von welchen die Kabinen beim Einfahren in eine Station abgekuppelt werden. Die Bewegung der Kabinen in den Stationen erfolgt mittels in diesen angeordneten Verzögerungsrädern, Förderräder und Beschleunigungsräder.

Bei derartigen Anlagen steigt die Zugbelastung desjenigen Trumes des Zugseiles, an welches die bergwärts fahrenden Kabinen angekuppelt sind, von der Talstation zur Bergstation an, wobei die Zugbelastung im Bereich der Bergstation einen vielfachen Wert gegenüber der Zugbelastung im Bereich der Talstation aufweist. In analoger Weise sinkt die Zugebelastung desjenigen Trumes des Zugseiles, an welches die talwärts fahrenden Kabinen angekuppelt sind, von der Bergstation zur Talstation hin stark ab.

Gemäß den internationalen CEN-Normen muß die Sicherheit des Zugseiles mindestens den Wert 4.5 betragen, wobei sie jedoch den Wert 20 nicht überschreiten darf. Der Grund für diesen maximalen Wert besteht darin, daß durch eine zu starke Entlastung des Zugseiles die Haltbarkeit des Spleiße nicht gewährleistet ist. Aufgrund dieses Sachverhaltes sind der Differenz in den Höhenlagen der Seilbahnstationen einer Seilbahnanlage bzw. der Anzahl der in dieser befindlichen Kabinen Grenzen gesetzt, welche mit der herkömmlichen Seilbahntechnik nicht überschritten werden können.

Der gegenständlichen Erfindung liegt somit die Aufgabe zugrunde, eine Seilbahnanlage zu schaffen, durch welche eine Vergrößerung des Höhenunterschiedes zwischen der Talstation und der Bergstation ermöglicht wird, ohne

daß hierdurch deren Förderkapazität herabgesetzt wird. Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß dadurch gelöst, daß das in sich geschlossene Zugseil mit zwei Schleifen ausgebildet ist, wodurch es jeweils zwei in gleicher Richtung bewegte Trume aufweist, an welche die Kabinen ankuppelbar sind.

Vorzugsweise befinden sich die beiden Tragseile der jeweiligen Paare der Tragseile voneinander in einem Abstand, welcher größer ist als die Breite der Kabinen, wobei die Kabinen zwischen den beiden Tragseilen jeweils eines der Paare verfahrbar sind und befinden sich auch die in gleicher Richtung bewegten beiden Trume des Zugseiles in einem Abstand voneinander, welcher größer ist als die Breite der Kabinen, wobei sich die Kabinen zwischen den jeweiligen beiden Trumen des Zugseiles befinden. Insbesondere befinden sich die Trume des Zugseiles quer zur Bewegungsrichtung der Kabinen zwischen den Kabinen und den beiden Tragseilen jeweils eines Paares der Tragseile. Weiters können die beiden Tragseile eines der Paare mittels oberhalb derselben befindlicher, voneinander im Abstand angeordneter Bügel miteinander verbunden sein, wobei diese die beiden Tragseile eines Paares verbindenden Bügel an den Tragseilen von deren Unterseite her mittels Klemmen befestigt sind. Vorzugsweise sind weiters an den Bügeln Stützrollen für das Zugseil gelagert.

Weiters sind vorzugsweise die an den Gehängestangen für die Kabinen angeordneten Kupplungsapparate für deren Ankupplung an die Trume des Zugseiles um eine in Bewegungsrichtung des Zugseiles liegende Achse verschwenkbar und sind die an den Gehängestangen für die Kabinen angeordneten Kupplungsapparate zum Ankuppeln derselben an die beiden Trume des Zugseiles um quer zur Bewegungsrichtung des Zugseiles sowie angenähert waagrecht liegende Achsen verschwenkbar. Nach einer bevorzugten Ausführungsform sind die beiden in gleicher Richtung bewegten Trume des Zugseiles über die Strecke in angenähert gleicher Höhe nebeneinander geführt, sind in einer der beiden Stationen einerseits zwei Ablenkscheiben, über welche das jeweils außen liegende Trum des Zugseiles geführt ist und andererseits eine Antriebs scheibe mit zwei Seirlrillen für sämtliche Trume des Zugseiles vorgesehen und sind in der anderen Station die jeweils innen liegenden Trume des Zugseiles über eine Umlenkscheibe und die außen liegenden Trume des Zugseiles über zwei einander zugeordnete Ablenkscheiben geführt.

Weiters sind vorzugsweise die an den Tragstangen für die Kabinen angeordneten Kupplungsapparate mit nach oben abragenden Stützrollen ausgebildet, welchen an Trägern für Niederhalterollen befindliche Stützflächen zugeordnet sind, längs welcher die Stützrollen verfahrbar sind, wodurch die Kupplungsklemmen in Bereichen der Niederhalterollen von diesen abgehoben werden.

Eine erfindungsgemäße Anlage ist nachstehend anhand eines in der Zeichnung dargestellten Ausführungsbeispiels näher erläutert. Es zeigen:

Fig. 1 eine erfindungsgemäße Seilbahnanlage, in schematisierter axonométrischer Darstellung;

Fig. 2, Fig.2a die Talstation dieser Seilbahnanlage in einem vertikalen Schnitt und in Draufsicht;

Fig. 3, Fig.3a die Bergstation dieser Seilbahnanlage, in einem vertikalen Schnitt und in Draufsicht;

Fig. 4, Fig.4a den Verlauf der Tragseile und der Zugseile in den Bereichen der Bergstation und der Talstation, in Seitenansicht;

Fig. 5, Fig.5a eine Seilbahnkabine, welche mittels zweier Trume des Zugseiles längs zweier Tragseile verfahrbar ist, in Vorderansicht und in Seitenansicht;

Fig. 5b eine Ausführungsvariante der Fig. 5; und

Fig. 6, Fig.6a die Anklemmung der Kabinen an das Zugseil im Bereich von Stützrollen einerseits und von Niederhalterollen andererseits, jeweils in Seitenansicht.

Wie dies aus Fig. 1 ersichtlich ist, weist eine erfindungsgemäße Seilbahnanlage zwei Paare von in gleicher Höhe befindlichen Tragseilen 1, 1a und 2, 2a auf, welche in der Talstation 10 und in der Bergstation 20 abgespannt sind. Den beiden Paaren der Tragseile 1, 1a und 2, 2a ist ein einziges, in sich geschlossenes Zugseil 3 zugeordnet, welches zwei bergwärts bewegte Trume 3a, 3b und zwei talwärts bewegte Trume 3c und 3d aufweist, wobei die bergwärts bewegten Trume 3a, 3b den Tragseilen 1, 1a und die talwärts bewegten Trume 3c, 3d den Tragseilen 2, 2a zugeordnet sind.

In der Bergstation 20 ist das Trum 3a des Zugseiles 3 über eine Ablenkscheibe 31 mit einer horizontalen Achse sowie über eine Ablenkscheibe 32 mit einer vertikalen Achse und über eine Antriebsscheibe 33 mit zwei übereinander liegenden Seirlrillen geführt, worauf es in das Trum 3c übergeht, welches über eine Ablenkscheibe 31a mit einer horizontalen Achse geführt ist. In der Talsta-

tion 10 ist das Trum 3c über eine Ablenkscheibe 34a mit einer horizontalen Achse sowie über eine Umlenkscheibe 36 mit einer vertikalen Achse geführt, worauf es in das Trum 3b übergeht, welches über eine Ablenkscheibe 34 mit einer horizontalen Achse geführt ist. In der Bergstation 20 ist das Trum 3b über eine zweite Ablenkscheibe 31 zur zweiten Seilrille der Antriebsscheibe 33 geführt, worauf es in das Trum 3d übergeht, welches über eine Ablenkscheibe 32a mit vertikaler Achse und eine zweite Ablenkscheibe 31a geführt ist. In der Talstation 10 ist das Trum 3d über eine zweite Ablenkscheibe 34a und über zwei Umlenkscheiben 35 und 35a mit vertikalen Achsen geführt, worauf es in das Trum 3a übergeht, welches über eine zweite Ablenkscheibe 34 geführt ist.

Durch diese Führung des Zugseiles 3 ist dieses in sich geschlossen, wobei die Trume 3a und 3b bergwärts und die Trume 3c und 3d talwärts bewegt werden und sämtliche Trume des Zugseiles 3 die gleiche Geschwindigkeit aufweisen. Die Bewegung des Zugseiles 3 erfolgt durch die Antriebsscheibe 33.

Wie dies aus Fig. 2 ersichtlich ist, sind die Tragseile 1, 1a und 2, 2a in der Talstation 10 mittels jeweils einer feststehenden Trommel 11 fest abgespannt. Wie dies weiters aus den Fig. 2 und 2a ersichtlich ist, sind die Umlenkscheiben 35, 35a und 36 in Richtung des Seiles 3 verfahrbar, wodurch dieses gespannt werden kann. Mittels des Zugseiles 3 sind längs der Strecke Kabinen 4 bewegbar, welche auf den Tragseilen 1, 1a und 2, 2a verfahrbar sind. In der Talstation 10 und in der Bergstation 20 werden die Kabinen 4 vom Zugseil 3 abgekuppelt und werden sie längs Führungsschienen durch die Stationen hindurch bewegt. Hierfür sind in der Talstation 10 Führungsschienen 51 sowie Verzögerungs-, Förder- und Beschleunigungsräder 52 vorgesehen.

Wie dies aus Fig. 3 ersichtlich ist, sind in der Bergstation 20 die Tragseile 1, 1a und 2, 2a jeweils über feststehende Trommeln 12 und 13 abgespannt. In der Bergstation 20 sind Führungsschienen 53 vorgesehen, längs welcher die vom Zugseil 3 abgekuppelten Kabinen 4 mittels Verzögerungs-, Förder- und Beschleunigungsräder 54 durch die Station 20 hindurch bewegbar sind.

Wie dies aus den Fig. 4 und 4a ersichtlich ist, ist vor der Bergstation 20 eine Gruppe von Stützrollen 37 vorgesehen, durch welche die Trume 3a, 3b des Zugseiles in eine angenähert horizontale Richtung bzw. die Trume 3c, 3d aus der horizontalen Richtung abgelenkt werden. In analoger Weise ist vor der Talstation 10 eine Gruppe von Niederhalterollen 38 vorgesehen, durch welche die

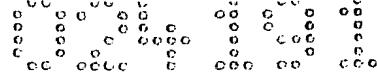
Trume 3c, 3d des Zugseiles 3 in eine angenähert horizontale Richtung bzw. die Trume 3a, 3b aus der horizontalen Richtung abgelenkt werden. Bei den Niederhalterollen 38 besteht das Erfordernis, konstruktive Maßnahmen zu treffen, um zu vermeiden, daß durch das Fahren der Klemmbacken der Kupplungsapparate über die Niederhalterollen 38 die Kabinen 4 mit Stößen beaufschlagt werden.

Wie dies aus den Fig. 5 und 5a ersichtlich ist, sind die Kabinen 4 an einem Traggestell 41 mit zwei oberhalb desselben befindlichen Tragstangen 42, 42a befestigt, wobei sich zwischen der Kabine 4 und dem Traggestell 41 Dämpfungseinrichtungen befinden. An den Tragstangen 42, 42a befinden sich Kupplungsapparate 43 und oberhalb Laufwerke 44. Mittels der Kupplungsapparate 43 sind die Kabinen 4 an die Trume 3a, 3b, 3c, 3d des Zugseiles 3 ankuppelbar und mittels der Laufwerke 44 sind die Kabinen 4 längs der Tragseile 1, 1a und 2, 2a sowie in den Stationen 10, 20 längs der Führungsschienen 51 und 53 verfahrbar. Die Kupplungsapparate 43 sind aus dem Stand der Technik bekannt.

Wie dies in Fig. 5b dargestellt ist, können die beiden jeweils zugeordneten Tragseile 1, 1a und 2, 2a über den Verlauf der Strecke miteinander mittels Bügeln 6 verbunden sein. Dabei sind diese Bügel 6 mittels Klemmen 61 an den Tragseilen 1, 1a bzw. 2, 2a von unten her befestigt. Zudem sind auf jeder Seite der Bügel 6 weitere Stützrollen 37a für das Zugseil 2 gelagert.

Wie dies aus den Fig. 6 und 6a ersichtlich ist, kommen die Klemmbacken der Kupplungsapparate 43 auf die Trume 3a, 3b, 3c, 3d des Zugseiles 3 von oben her zur Wirkung, wodurch bei einer Bewegung der Kupplungsapparate 43 über die Stützrollen 37 keinerlei Stöße auftreten. Demgegenüber würden, wie dies aus Fig. 6a ersichtlich ist, im Bereich von Niederhalterollen 38, an welchen sich die Trume 3a, 3b, 3c, 3d des Zugseiles 3 an der Unterseite der Niederhalterollen 38 befinden, die Klemmbacken der Kupplungsapparate 43 auf die Niederhalterollen 38 auflaufen, wodurch die Kabinen 4 mit Stößen beaufschlagt werden würden.

Um derartige Stöße zu vermeiden, sind die Kupplungsapparate 43 mit nach oben abragenden Stützrollen 45 ausgebildet, welchen an den Niederhalterollen 38 Stützflächen 39 zugeordnet sind. Zudem sind die Kupplungsapparate 43 um jeweils einen in Richtung des Seiles 3 verlaufenden Bolzen 46 verschwenkbar. Sobald ein Kupplungsapparat 43 in den Bereich der Niederhalterollen 38 ge-



langt, laufen die Stützrollen 45 auf die Stützflächen 39 auf, wodurch die Klemmbacken des Kupplungsapparates 43 um den Bolzen 46 verschwenkt werden und hierdurch von den Niederhalterollen 38 nach unten abgehoben werden. Hierdurch werden durch die Bewegung der Klemmbacken über die Niederhalterollen 38 erzeugte Stöße auf die Kabinen 4 verhindert. Zudem sind die Kupplungsapparate 43 gegenüber den Tragstangen 42, 42a um jeweils eine quer zum Zugseil 3 ausgerichtete Achse verschwenkbar gelagert.

## PATENTANSPRÜCHE

1. Seilbahnanlage mit zwei Paaren von in der Talstation [10] und in der Bergstation [20] abgespannten Tragseilen (1, 1a, 2, 2a), längs welcher an ein in sich geschlossenes Zugseil (3) angekuppelte Kabinen (4) verfahrbar sind, wobei in den Stationen [10, 20] die vom Zugseil (3) abgekuppelten Kabinen (4) längs Führungsschienen (51, 53) verfahrbar sind, dadurch gekennzeichnet, daß das in sich geschlossene Zugseil (3) mit zwei Schleifen ausgebildet ist, wodurch es jeweils zwei in gleicher Richtung bewegte Trume (3a, 3b, 3c, 3d) aufweist, an welche die Kabinen (4) ankuppelbar sind.
2. Seilbahnanlage nach Patentanspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß sich die beiden Tragseile (1, 1a, 2, 2a) der jeweiligen Paare der Tragseile voneinander in einem Abstand befinden, welcher größer ist als die Breite der Kabinen (4), wobei die Kabinen (4) zwischen den beiden Tragseilen (1, 1a, 2, 2a) jeweils eines der Paare verfahrbar sind.
3. Seilbahnanlage nach einem der Patentansprüche 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, daß sich die in gleicher Richtung bewegten beiden Trume (3a, 3b, 3c, 3d) des Zugseiles (3) in einem Abstand voneinander befinden, welcher größer ist als die Breite der Kabinen (4), wobei sich die Kabinen (4) zwischen den jeweiligen beiden Trumen des Zugseiles (3) befinden.
4. Seilbahnanlage nach einem der Patentansprüche 2 und 3, dadurch gekennzeichnet, daß sich die Trume (3a, 3b, 3c, 3d) des Zugseiles (3) quer zur Bewegungsrichtung der Kabinen (4) zwischen den Kabinen (4) und den beiden Tragseilen (1, 1a, 2, 2a) jeweils eines Paares der Tragseile befinden.
5. Seilbahnanlage nach einem der Patentansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß die beiden Tragseile (1, 1a, 2, 2a) eines der Paare mittels oberhalb derselben befindlicher, voneinander im Abstand angeordneter Bügel (6) miteinander verbunden sind.
6. Seilbahnanlage nach Patentanspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß die die beiden Tragseile (1, 1a, 2, 2a) eines Paares verbindenden Bügel (6) an den



Tragseilen (1, 1a, 2, 2a) von deren Unterseite her mittels Klemmen befestigt sind.

7. Seilbahnanlage nach einem der Patentansprüche 5 und 6, dadurch gekennzeichnet, daß auf den Bügeln (6) Stützrollen (37a) für das Zugseil (3) gelagert sind.

8. Seilbahnanlage nach einem der Patentansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß die an den Gehängestangen (42, 42a) für die Kabinen (4) angeordneten Kupplungsapparate (43) für deren Ankupplung an die Trume (3a, 3b, 3c, 3d) des Zugseiles (3) um eine in Bewegungsrichtung des Zugseiles (3) liegende Achse (46) verschwenkbar sind.

9. Seilbahnanlage nach einem der Patentansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, daß die an den Gehängestangen (42, 42a) für die Kabinen (4) angeordneten Kupplungsapparate (43) zum Ankuppeln derselben an die beiden Trume (3a, 3b, 3c, 3d) des Zugseiles (3) um quer zur Bewegungsrichtung des Zugseiles (3) sowie angenähert waagrecht liegende Achsen verschwenkbar sind.

10. Seilbahnanlage nach einem der Patentansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß die beiden in gleicher Richtung bewegten Trume (3a, 3b, 3c, 3d) des Zugseiles (3) über die Strecke in angenähert gleicher Höhe nebeneinander geführt sind, daß in einer der beiden Stationen einerseits zwei Ablenkscheiben (32, 32a), über welche das jeweils außen liegende Trum (3a, 3d) des Zugseiles (3) geführt ist und andererseits eine Antriebsscheibe (33) mit zwei Seiltrillen für sämtliche Trume (3a, 3b, 3c, 3d) des Zugseiles (3) vorgesehen sind und daß in der anderen Station die jeweils innen liegenden Trume (3c, 3a) des Zugseiles (3) über eine Umlenkscheibe (36) und die außen liegenden Trume (3a, 3d) des Zugseiles (3) über zwei einander zugeordnete Ablenkscheiben (35, 35a) geführt sind.

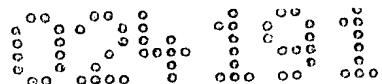
11. Seilbahnanlage nach einem der Patentansprüche 1 bis 10, dadurch gekennzeichnet, daß die an den Tragstangen (42, 42a) für die Kabinen (4) angeordneten Kupplungsapparate (43) mit nach oben abragenden Stützrollen (45) ausgebildet sind, welchen an Trägern für Niederhalterollen (38) befindliche Stützflächen (39) zugeordnet sind, längs welcher die Stützrollen (45) verfahrbar sind,

wodurch die Kupplungsklemmen in Bereichen der Niederhalterrollen (38) von diesen abgehoben werden.

Für den Anmelder  
Patentanwalt

2003 07 17

*W. Dauw*



## ZUSAMMENFASSUNG

Seilbahnanlage mit zwei Paaren von in der Talstation (10) und in der Bergstation (20) abgespannten Tragseilen (1, 1a, 2, 2a), längs welcher an ein in sich geschlossenes Zugseil (3) angekuppelte Kabinen verfahrbar sind, wobei in den Stationen (10, 20) die vom Zugseil (3) abgekuppelten Kabinen längs Führungs schienen (51, 53) verfahrbar sind. Dabei ist das in sich geschlossene Zugseil (3) mit zwei Schleifen ausgebildet, wodurch es jeweils zwei in gleicher Richtung bewegte Trume (3a, 3b, 3c, 3d) aufweist, an welche die Kabinen ankuppelbar sind (Fig. 1).

A1118/2003

1/9

Urtext

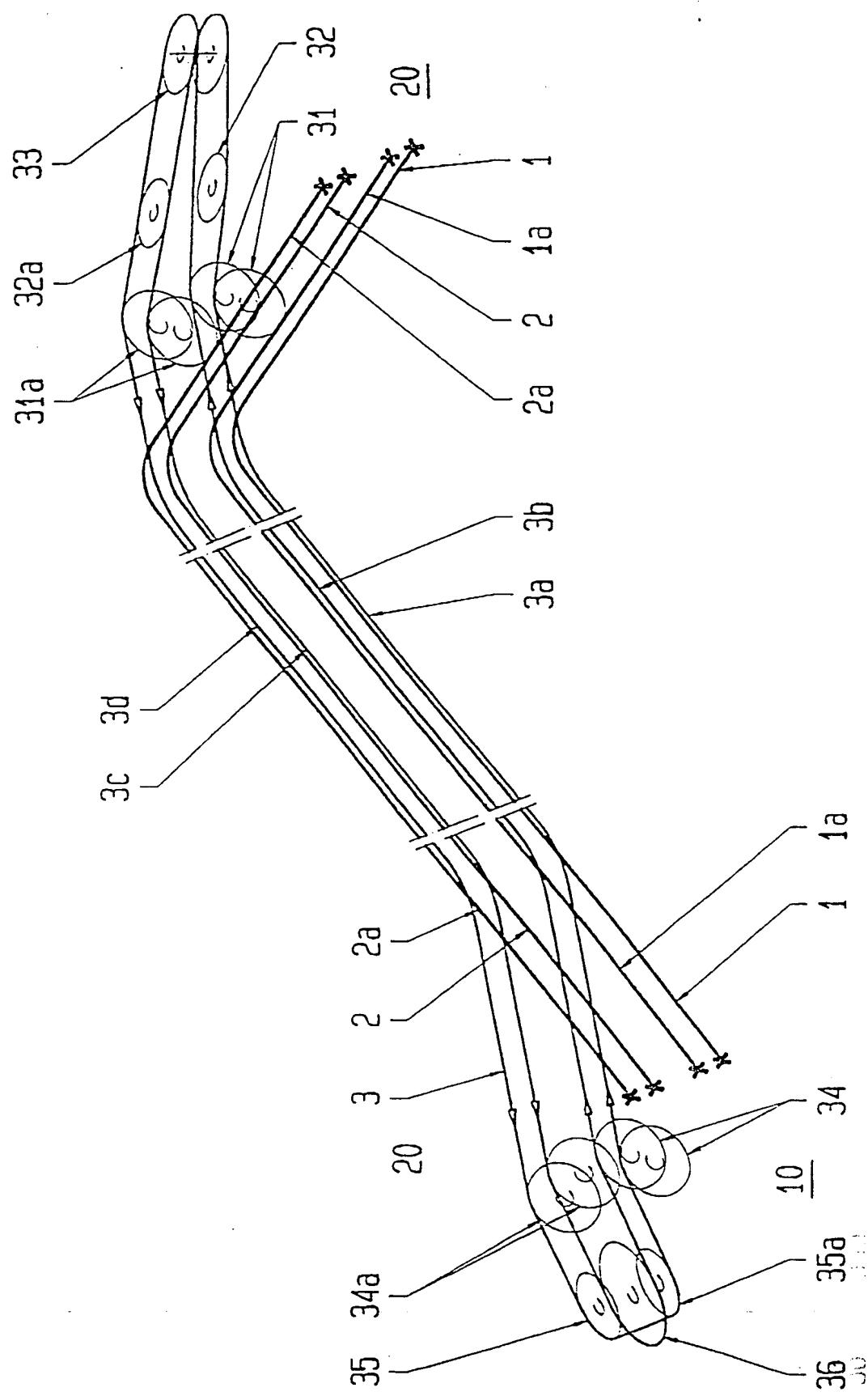


FIG. 1

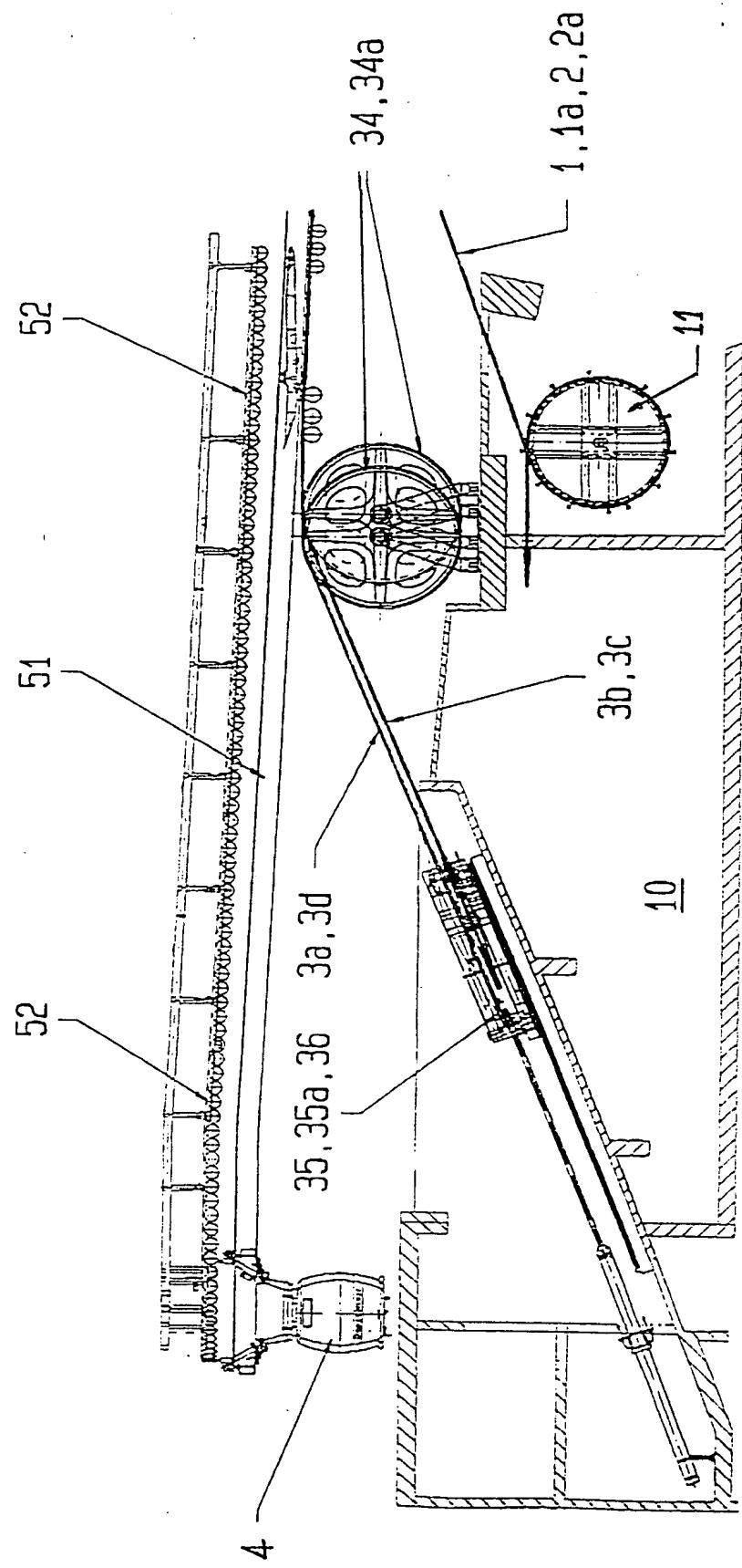


FIG. 2

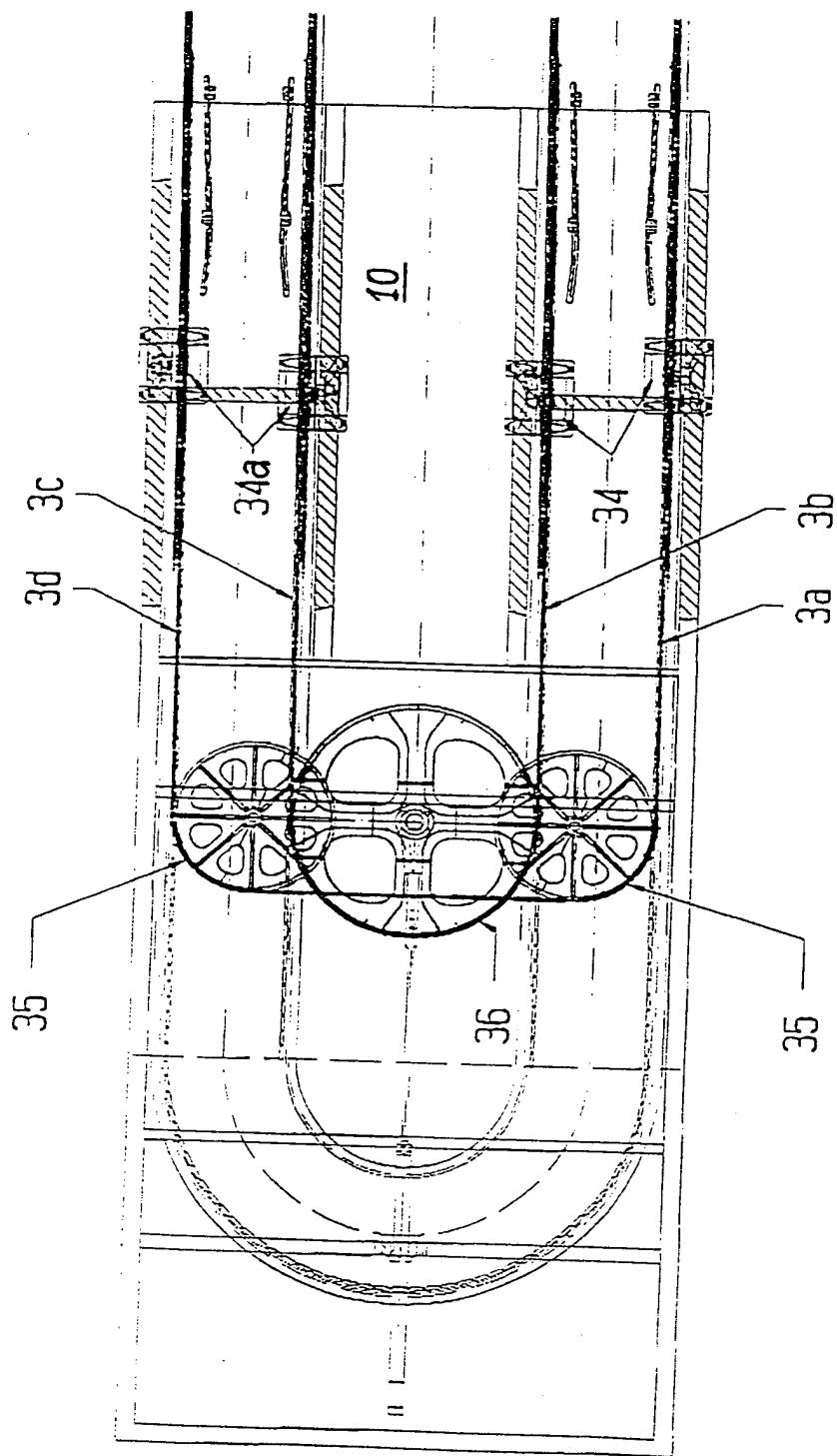
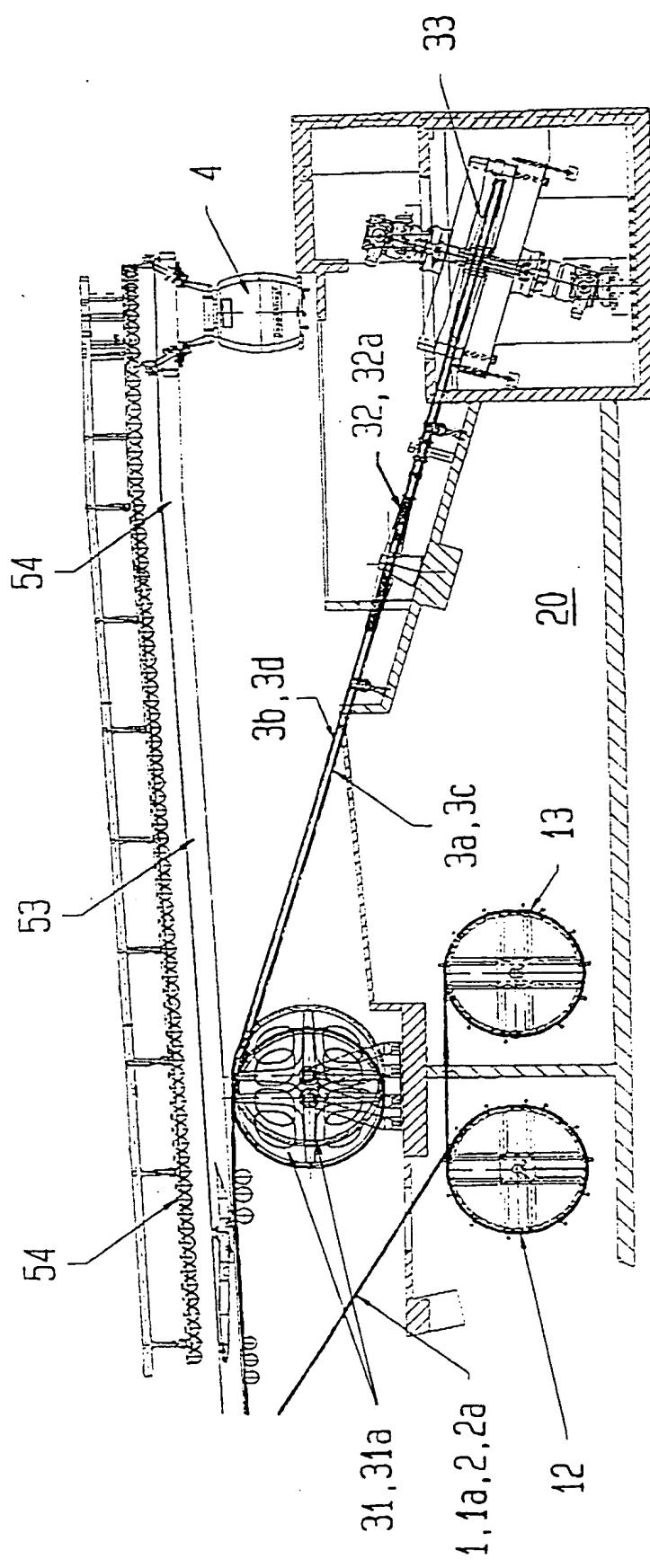


FIG. 2a



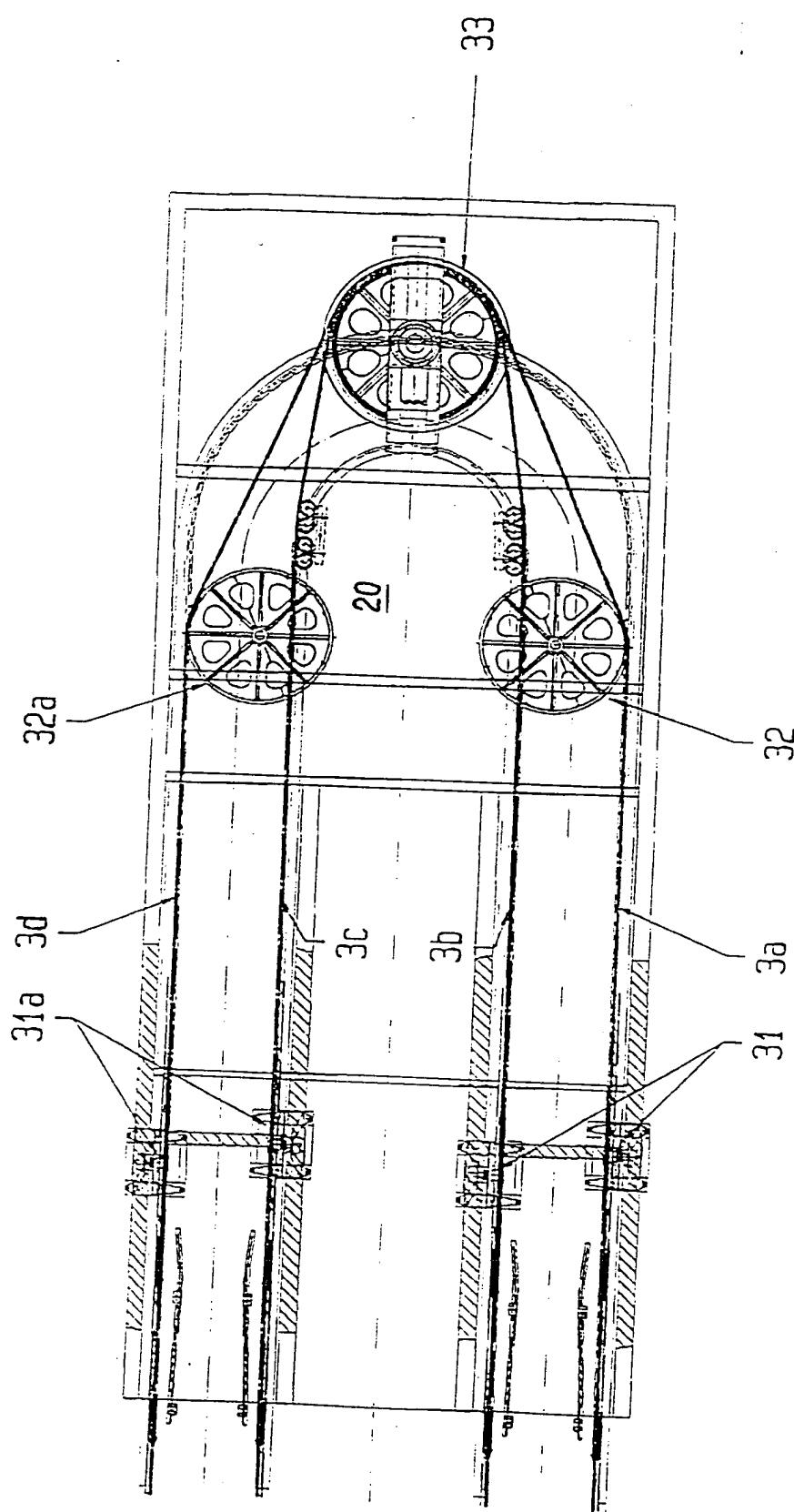


FIG. 3a

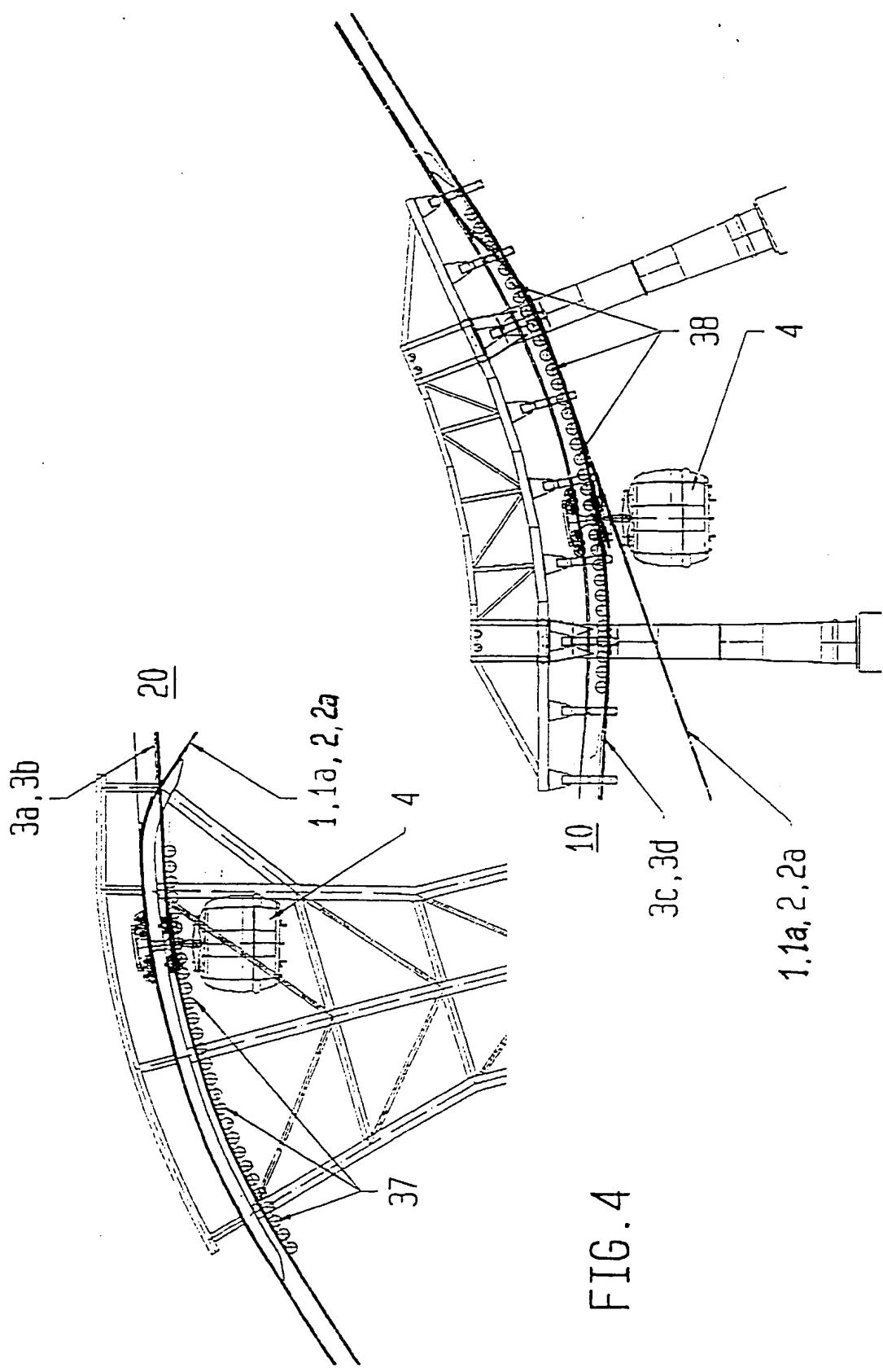


FIG. 4

FIG. 4a

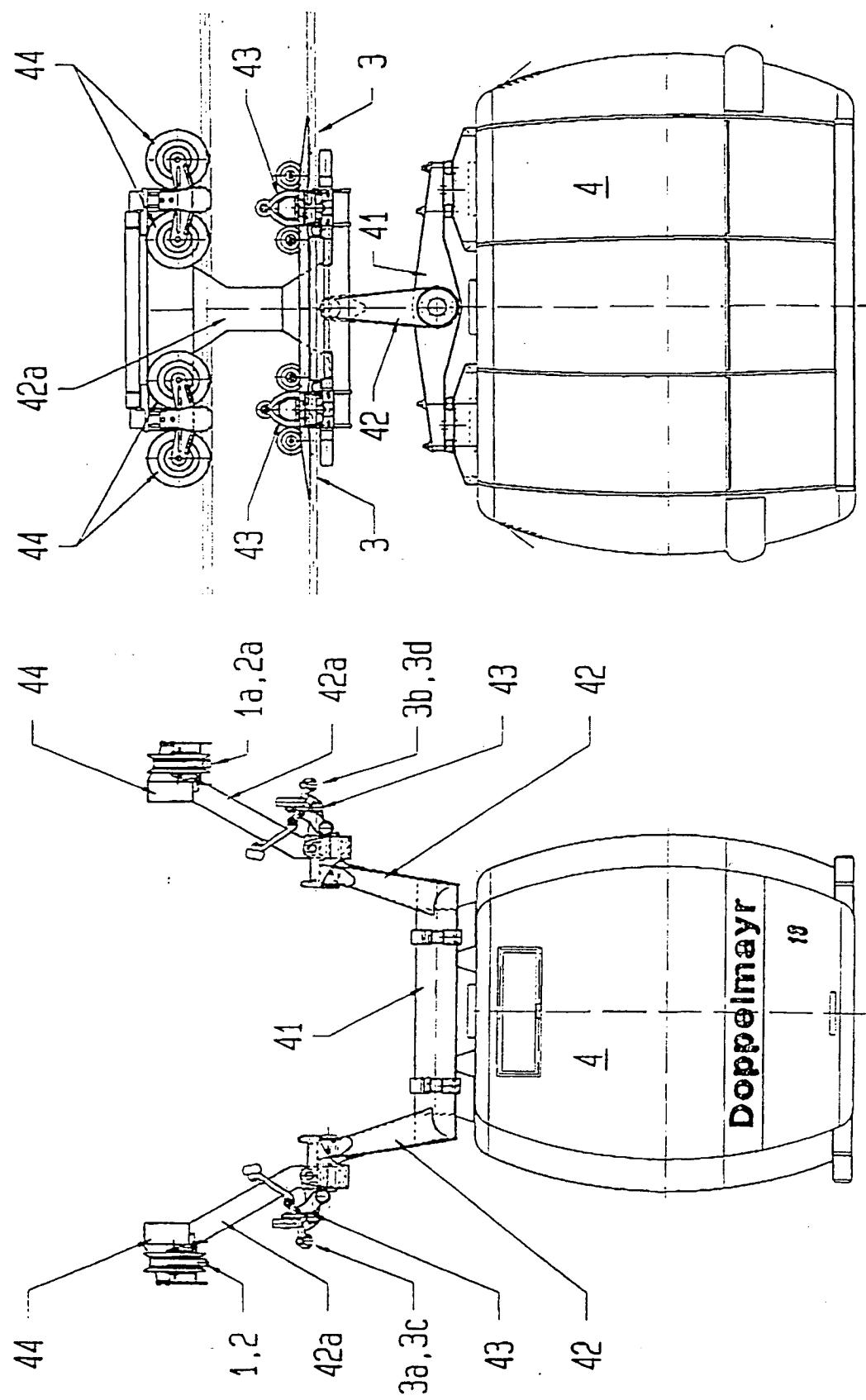


FIG. 5a

FIG. 5

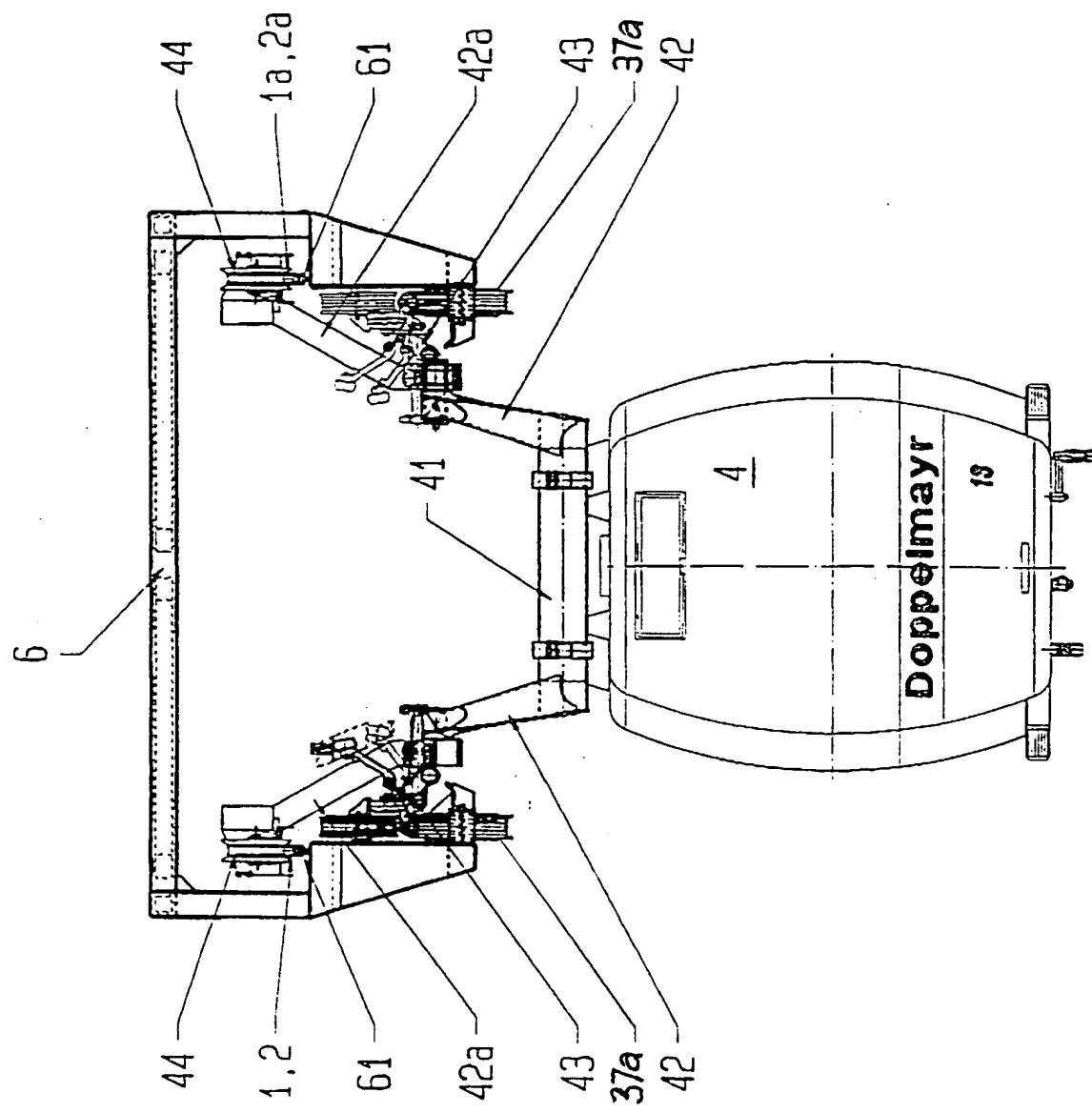


FIG. 5b

A1118/2003

9/9

# Urtext

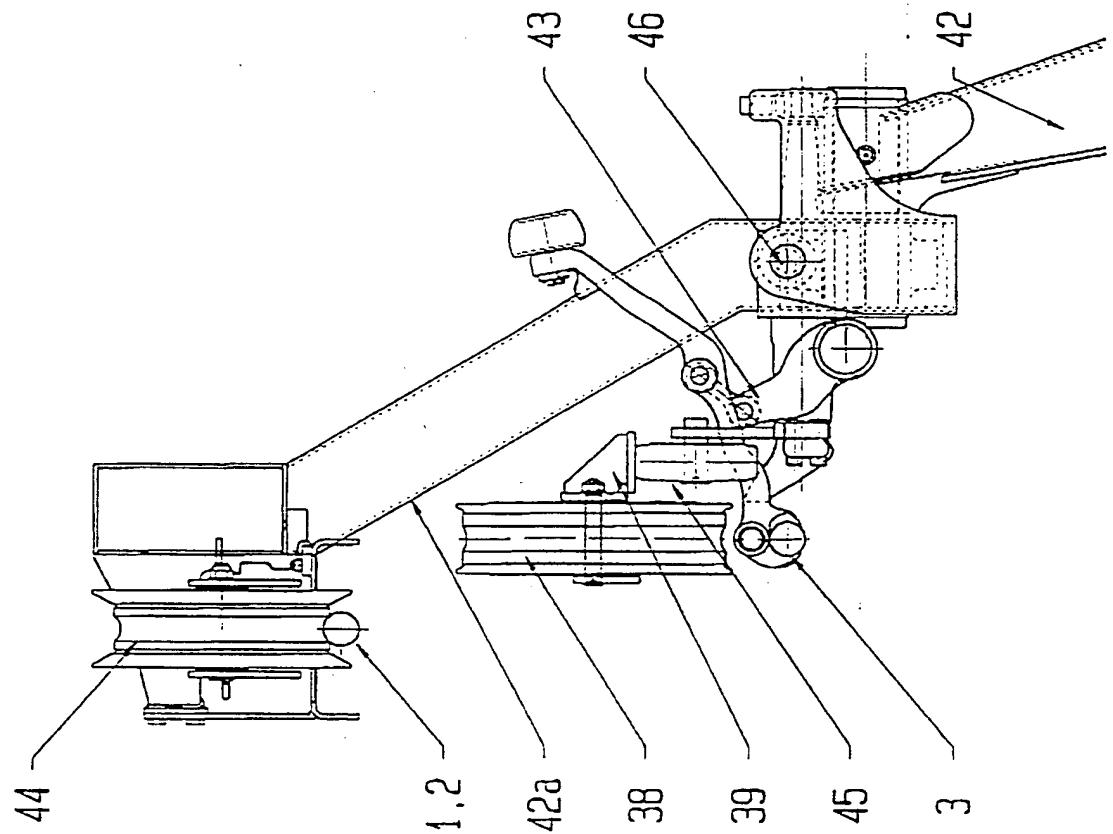


FIG. 6a

Docket # WRA-34025

Applic. #

Applicant: BERND MEINDL

Lerner and Greenberg, P.A.

Post Office Box 2480

Post Office Box 2100

Tel: (954) 925-1100 Fax: (954) 925-1101

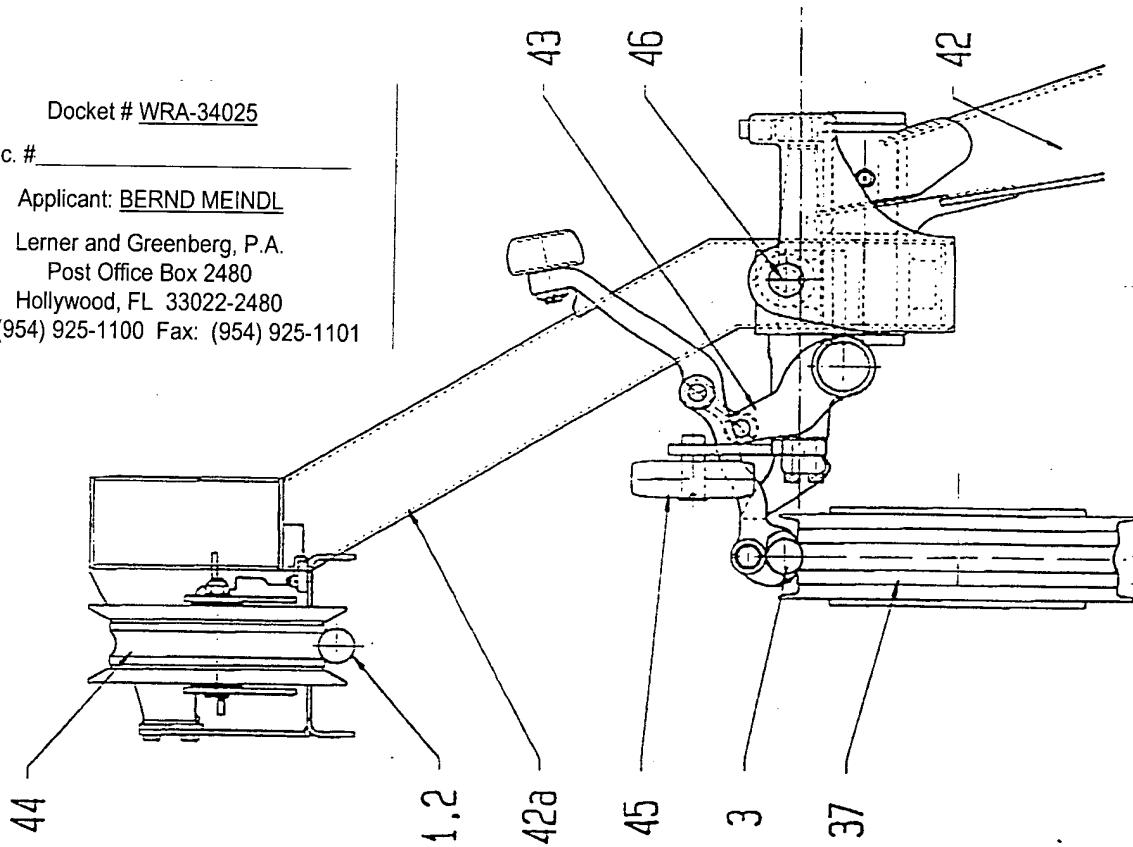


FIG. 6